

10. Jahrgang | Verlag: Die Rama-Post vom kleinen Coco, Goch (Rhld.) | Nummer 23

MEERESSTRAND

Der Doppelschrauben-Riesendampfer „Columbus" des Norddeutschen Lloyd.

Von O. Boljahn.

Der „Columbus" ist augenblicklich noch der größte Passagier- und Frachtdampfer des Norddeutschen Lloyd und Deutschlands. Er wurde in Danzig auf der berühmten Schichauwerft erbaut. Eigentlich ist er schon der zweite Columbus, denn der erste mußte an den Feindbund abgeliefert werden.

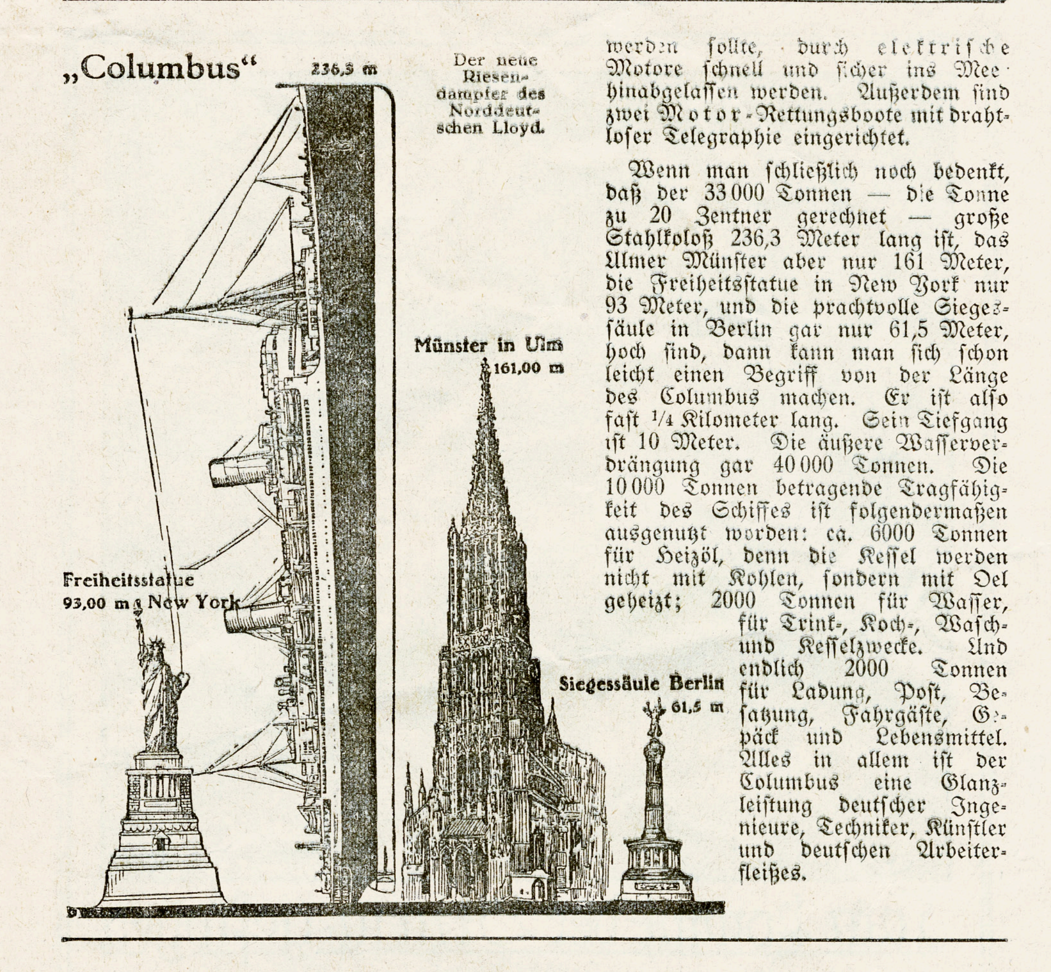
Nach außen hin macht der aus bestem Stahl erbaute Koloß einen gewaltig großartigen Eindruck mit seinen beiden umfangreichen Schornsteinen. Sie sind nämlich so weit, daß, lägen sie lang auf dem Erdboden, bequem eine der größten neuen Schnellzugslokomotiven hindurchfahren könnte.

Selbstverständlich ist das Schiff von innen, besonders in der I. Klasse, mit großer Pracht und allen möglichen Bequemlichkeiten eingerichtet. Der Norddeutsche Lloyd hätte gern gespart, muß aber den Wünschen der so sehr prachtliebenden amerikanischen Passagiere entgegenkommen. Aber auch die Kabinen und Gesellschaftsräume der II. und III. Klasse sind sehr hübsch und mit allen Bequemlichkeiten eingerichtet, sodaß Minderreiche sich dort in jeder Beziehung wohl fühlen können. Ein Zwischendeck gibt es auf den neuen Lloyddampfern überhaupt nicht mehr.

Das Schiff hat 9 Stockwerke zu je 2,70 bis 3 Meter Höhe. Es kann 419 I., 639 II. und 831 Passagiere III. Klasse beherbergen. Außerdem noch in der II. Klasse 61 Kinder in Kinderbettstellen. Einschließlich der 817 Köpfe starken Besatzung können 2706 Personen untergebracht werden.

Was nun die gewaltigen Maschinen anbelangt, da hat die deutsche Technik wiedermal Großartiges geleistet. Die Doppelmaschine leistet nämlich die Kraft von 30 000 Pferden neben- oder gar voreinander gestellt. Infolge dieser ungeheuren Maschinenkraft hat das Schiff eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen in der Stunde. Eine einzige Seemeile ist aber so lang wie 1852 Meter. Man hat durch Versuche festgestellt, daß etwa 21 Menschen dieselbe Kraftleistung erzielen wie eine technische Pferdestärke. Sollten also Menschenhände dieselbe Arbeit erreichen wie diese 30 000 Pferdestärken, so müssen 30 000 × 21 gleich 630 000 Menschen mit gesunden Muskeln ununterbrochen, also Tag und Nacht angestrengt arbeiten. Da dies aber für die sieben bis achttägige Fahrt über den Ozean ganz unmöglich ist, so müßte mit Ablösung oder Abwechselung gearbeitet werden. Es müssen also mindestens die doppelte Anzahl von Menschen zu dieser gewaltigen Kraftleistung herangezogen werden. Das wären nicht weniger als eine Million und 260 000 Menschen. Wo sollte diese Riesenmenge aber untergebracht und wie sollte sie verpflegt werden? Nun müssen wir auch bedenken, daß für die vielen vielen kleineren und größeren Hilfsmaschinen aller Art noch elektrische Kraft verwendet wird. Hier sehen wir wiedermal so recht, was die deutsche Technik leistet. Selbstverständlich befinden sich auf dem Columbus auch die großartigsten und neuesten Einrichtungen an Funkentelegraphie und Radio, sodaß das Schiff andauernd mit dem Lande verbunden ist.

Die sämtlichen Rettungsboote, die dreitausend Menschen fassen, während das Schiff nur 2700 einschließlich der Besatzung beherbergen kann, können, wenn es je nötig



werden sollte, durch elektrische Motore schnell und sicher ins Meer hinabgelassen werden. Außerdem sind zwei Motor-Rettungsboote mit drahtloser Telegraphie eingerichtet.

Wenn man schließlich noch bedenkt, daß der 33000 Tonnen — die Tonne zu 20 Zentner gerechnet — große Stahlkoloß 236,3 Meter lang ist, das Ulmer Münster aber nur 161 Meter, die Freiheitsstatue in New York nur 93 Meter, und die prachtvolle Siegessäule in Berlin gar nur 61,5 Meter, hoch sind, dann kann man sich schon leicht einen Begriff von der Länge des Columbus machen. Er ist also fast ¼ Kilometer lang. Sein Tiefgang ist 10 Meter. Die äußere Wasserverdrängung gar 40000 Tonnen. Die 10000 Tonnen betragende Tragfähigkeit des Schiffes ist folgendermaßen ausgenutzt worden: ca. 6000 Tonnen für Heizöl, denn die Kessel werden nicht mit Kohlen, sondern mit Oel geheizt; 2000 Tonnen für Wasser, für Trink-, Koch-, Wasch- und Kesselzwecke. Und endlich 2000 Tonnen für Ladung, Post, Besatzung, Fahrgäste, Gepäck und Lebensmittel. Alles in allem ist der Columbus eine Glanzleistung deutscher Ingenieure, Techniker, Künstler und deutschen Arbeiterfleißes.

Meeresstrand.

(Zum Titelbild.)

Ans Haff nun fliegt die Möwe,
Und Dämmrung bricht herein;
Über die feuchten Watten
Spiegelt der Abendschein.

Graues Geflügel huschet
Neben dem Wasser her;
Wie Träume liegen die Inseln
Im Nebel auf dem Meer.

Ich höre des gärenden Schlammes
Geheimnisvollen Ton,
Einsames Vogelrufen —
So war es immer schon.

Noch einmal schauert leise
Und schweiget dann der Wind;
Vernehmlich werden die Stimmen,
Die über der Tiefe sind.

Theodor Storm.



Nun kommt der Sturm geflogen

Nun kommt der Sturm geflogen,
Der heulende Nordost,
Daß hoch in Riesenwogen
Die See ans Ufer tost.

Das ist ein rasend Gischen,
Ein Donnern und ein Schwall,
Gewölk und Abgrund mischen
All ihrer Stimmen Schall.

Und in der Winde Sausen
Und in der Möwe Schrein,
In Schaum und Wellenbrausen
Jauchz' ich berauscht hinein.

Schon mein' ich, daß der Reigen
Des Meergotts mich umhallt,
Die Wogen seh' ich steigen
In grüner Roßgestalt,

Und drüber hoch im Wagen,
Vom Nixenschwarm umringt,
Ihn selbst, den Alten, ragen,
Wie er den Dreizack schwingt.

Emanuel Geibel.

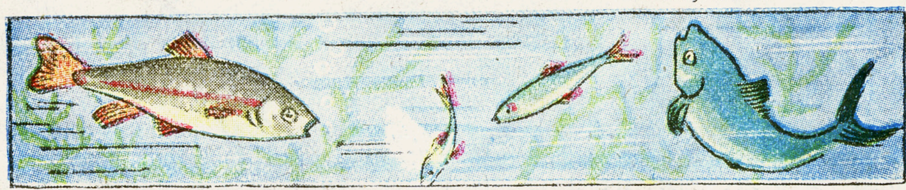
Der junge Schiffer

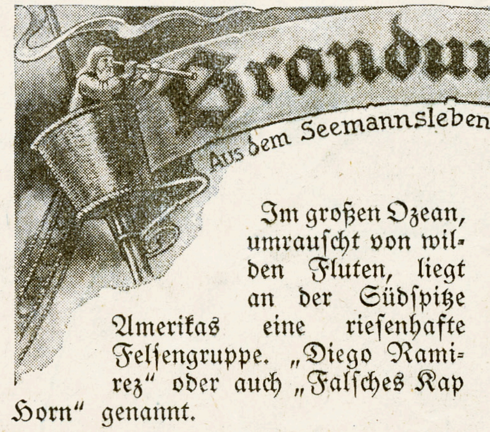
Dort bläht ein Schiff die Segel,
Frisch saust hinein der Wind!
Der Anker wird gelichtet,
Das Steuer flugs gerichtet,
Nun fliegts hinaus geschwind.

Ein kühner Wasservogel
Kreist grüßend um den Mast,
Die Sonne brennt herunter,
Manch Fischlein, blank und munter,
Umgaukelt keck den Gast.

Wär gern hineingesprungen,
Da draußen ist mein Reich!
Ich bin ja jung von Jahren,
Da ist's mir nur ums Fahren,
Wohin? das gilt mir gleich!

Friedrich Hebbel.





Im großen Ozean, umrauscht von wilden Fluten, liegt an der Südspitze Amerikas eine riesenhafte Felsengruppe. „Diego Ramirez" oder auch „Falsches Kap Horn" genannt.

Wie ein drohendes Verhängnis überragen diese zerrissenen Felsen das weite Meer; manch gutes Schiff ist an ihren Klippen zerschellt; manch braves Seemannsherz hat hier den letzten Schlag getan. —

Wir waren mit Stückgütern von Sydney nach England unterwegs. Das Wetter war so ungünstig wie nur möglich. Ein mit Schnee und Hagelböen vermischter Sturm trieb uns vorwärts. Um nur einigermaßen im Kurs bleiben zu können, mußten wir uns unter Sturmsegel den Weg erzwingen. Schwere Wasserberge brachen beständig über unser Achterdeck herein.

Seit einer Woche hatten wir des immer bewölkten Himmels wegen keine astronomischen Beobachtungen mehr machen können. Wir mußten deshalb unsern Schiffsort durch Berechnung der geloggten Fahrt unter Berücksichtigung der Abtrift und Stromversetzung bestimmen; jedoch ergab dieser Notbehelf oft solche ungenaue Ortsbestimmungen, das wir mitunter kaum wußten, wo wir uns befanden.

Es war gegen 4 Uhr morgens. Der Wind sauste durch das Takelwerk. Schwere Regengüsse fielen nieder.

Eine Nacht voll Arbeit und Aufregung lag hinter uns. Mein Wachdienst war beendet. Todmüde und durchnäßt, wie ich war, freute ich mich sehr auf einige Stunden Ruhe.

Schon stand ich im Begriff, mich an dem Haltetau, das wir des schweren Seeganges wegen in Schulterhöhe über Deck gespannt hatten, ins Logis hinabzulassen, als ich ein unbestimmtes Getöse wahrzunehmen glaubte und zufällig noch einen Blick nach vorn über den Schiffsbug hinaus warf.

Der Morgen graute. Das Wetter hatte sich ein wenig aufgeklärt.

Und so sah ich denn mit halbem Erschrecken, in kurzer Entfernung eine schwarze gewaltige Masse über den Wellenbergen steil aufragen. Starr und unbeweglich, dunkler wie Meer und Wolken, stand sie wie ein verderbendrohendes Wahrzeichen in der kochenden Flut.

Da wir direkt auf das riesenhafte Unbekannte zutrieben, machte ich den Ausgucksmann darauf aufmerksam. „Eine Hagelbö," meinte er gleichmütig, „sie wird uns schon früh genug um die Ohren knattern!"

Inzwischen war aber das ferne Geräusch, das ich bereits wahrgenommen hatte, stärker und stärker geworden; und da ich die Sorglosigkeit des Ausgucksmannes nicht zu teilen vermochte, machte ich dem vorübergehenden Steuermann meine Meldung.

Der riß sofort das Fernglas ans Auge.

„Bei Gott!" rief er gleich darauf erschrocken. „Das ist mehr als eine Hagelbö! Das kann nur Diego Ramirez" sein! Rasch alle Mann an Deck zum Segelsetzen!"

Hastig gab er dem Mann am Ruder seine Anweisungen; dann stampfte er mit seinen schweren Stiefeln auf die Decksplanken, unter denen die Kajüte lag, um den Kapitän zu wecken.

Ohne weiter zu fragen, stürmte ich ins Logis hinab und brachte die Leute meiner Wache, die schon in ihren Kojen lagen, wieder auf die Beine.

Dazwischen hörten wir an Deck schon Kommandorufe, das Schnurren der Blöcke und Taue und das Hin- und Herlaufen der Steuerbordwache. Rasch eilten wir empor.

Als wir oben anlangten, klang aus naher Entfernung bereits das Tosen einer starken Brandung herüber, die sich an irgend einem Felsen brach.

Wir alle wußten, daß es sich hier um Augenblicke handelte, daß irgend ein Zögern uns allen verhängnisvoll werden konnte. Wir mußten wenden, koste es was es wolle!

In wilder Eile rissen und zerrten wir an den Tauen und Drahtseilen, um Rahen und Segeln eine andere Stellung zu geben.

Zwischen näher tobender Brandung mit den schwarzen kahlen Felsen dahinter, an dem die Rippen unseres Schiffes, wie dünnes Rohr zerbrechen würden — und der grimmigen wilden See, die Brecher auf Brecher über uns warf, kämpften achtzehn Mann um ihr Leben. „Festhalten, Leute!" klang immer wieder die Stimme des Kapitäns, sobald eine neue Wassermenge über uns herstürzte.

Ein Arbeiten auf Tod und Leben! Jeder Nerv, jede Muskel gespannt. Kommando folgt auf Kommando, und jedes wird mit Energie und Hingabe ausgeführt. Eisiger Wogenschwall peitschte uns das Gesicht und drohte, uns zu ersticken. Bleischwer hängen uns die Kleider am Körper; die Hände erstarren fast in der eiskalten Flut.

Gott sei Dank, das Schiff gehorcht dem Steuer! Wir wenden langsam. Bald liegen wir auf entgegengesetztem Kurse. Werden wir aber genug Fahrt machen, um gegen die hohe See ankämpfen zu können?

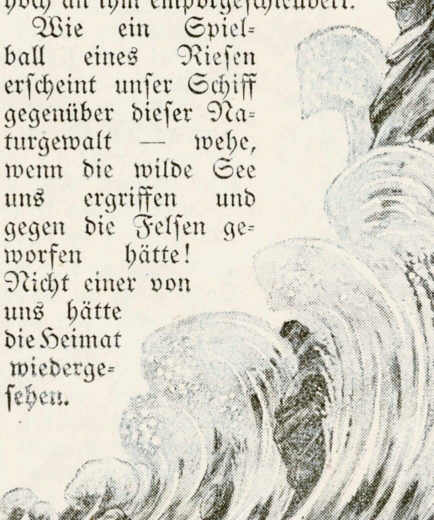
Abermals beklemmende Sekunden. Ein jeder starrt auf die kochende, brodelnde Brandung. Wird es uns gelingen, an dem Fels des Verderbens vorüber zu kommen? Halten die Segel, die brechend straff stehen?

Dann atmen wir erleichtert auf; wir machen Fahrt voraus! —

Zehn Minuten später stehen wir festgeklammert an der Steuerbordreeling und erblicken, kaum eine Seemeile von uns entfernt, nun aber seitwäts von uns, einen schwarzen Felsenkoloß inmitten der brausenden Gewässer.

Wie mit Gigantenkraft wird die gischtgekrönte Flut haushoch an ihm emporgeschleudert.

Wie ein Spielball eines Riesen erscheint unser Schiff gegenüber dieser Naturgewalt — wehe, wenn die wilde See uns ergriffen und gegen die Felsen geworfen hätte! Nicht einer von uns hätte die Heimat wiedergesehen.





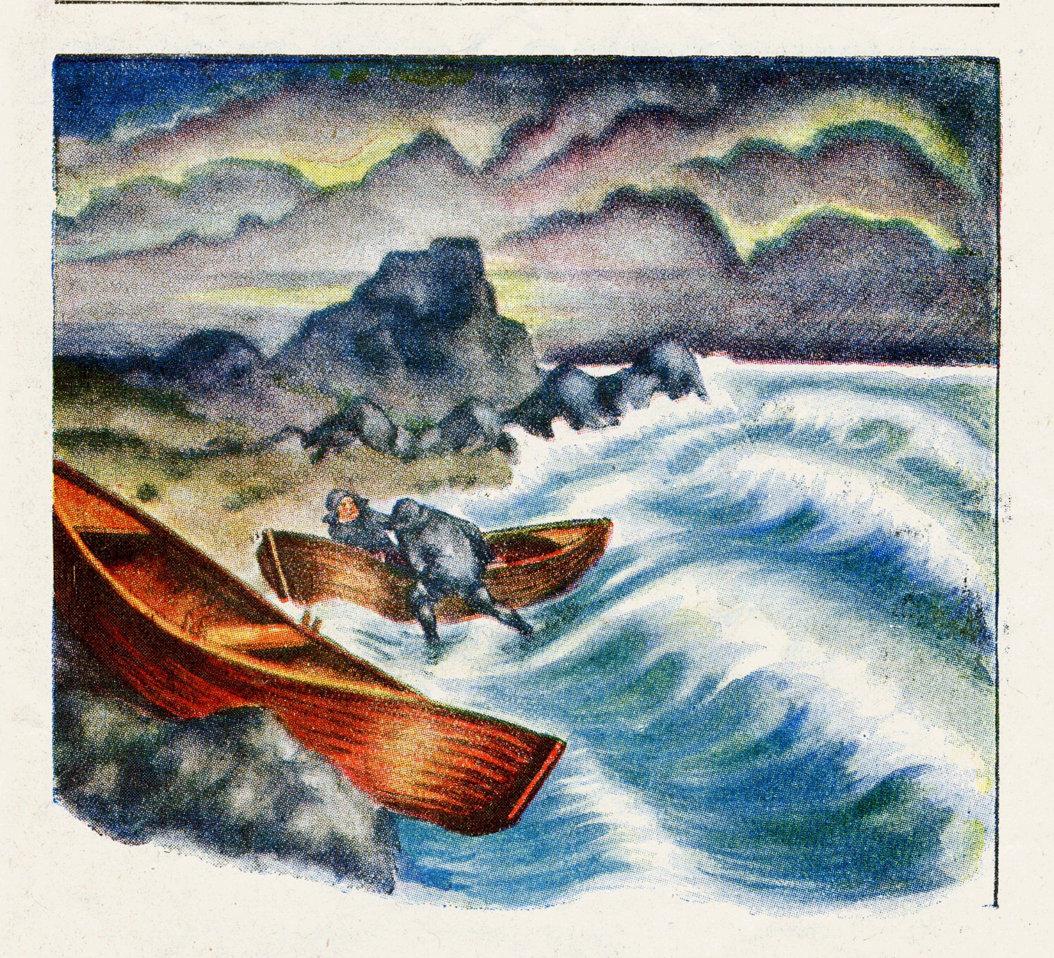
Een Boot is noch buten!



hoi! Klas Nielsen und Peter Jehann!
Kiekt nach, ob wi noch nich to Mus sind!
Ji hewt doch gesehn dem Klabautermann?
Gottlob, dat wi wedder to Hus sind!"
Die Fischer riefens und stießen ans Land
Und zogen die Kiele bis hoch auf den Strand,
Denn dumpf an rollten die Fluten,
Han Jochen aber rechnete nach
Und schüttelte finster sein Haupt und sprach:
„Een Boot is noch buten!"

Und ernster keuchte die braune Schar
Dem Dorf zu über die Dünen,
Schon grüßten von fern mit zerwehtem Haar
Die Fraun an den Gräbern der Hünen.
Und „Korl!" hieß es und „Leiw Marie!"
„'t is doch man schön, dat ji wedder hie!"
Dumpf an rollten die Fluten —
„Un Hinrich, min Hinrich? Wo is denn dee?!"
Und Jochen wies in die brüllende See:
„Een Boot is noch buten!"

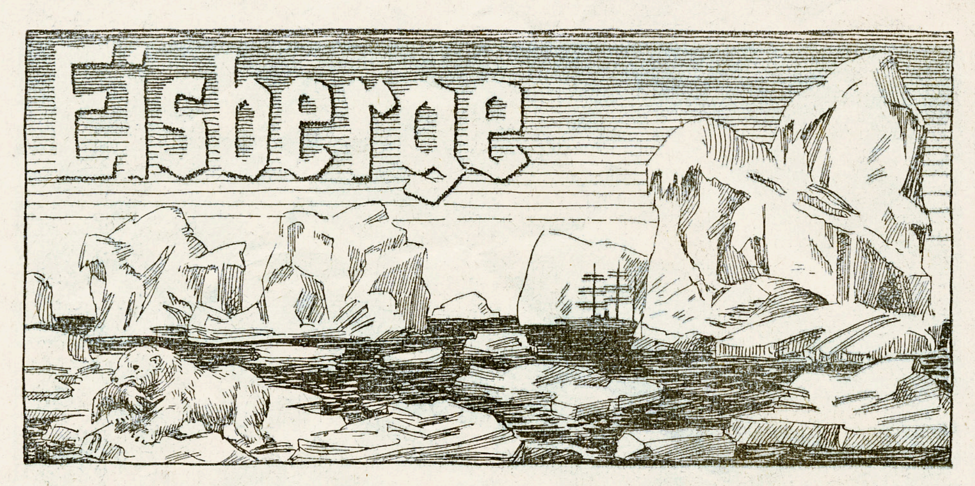
Am Ufer dräute der Möwenstein,
Drauf stand ein verrufnes Gemäuer,
Dort schleppten sie Werg und Strandholz hinein



Und gossen Öl in das Feuer.
Das leuchtete weit in die Nacht hinaus
Und sollte rufen: O komm nach Haus!
Dumpf an rollten die Fluten —
Hier steht dein Weib in Nacht und Wind
Und jammert laut und küßt dein Kind:
„Een Boot is noch buten!"

Doch die Nacht verrann, und die See ward still,
Und die Sonne schien in die Flammen,
Da schluchzte die Ärmste: „As Gott will!"
Und bewußtlos brach sie zusammen!
Sie trugen sie heim auf schmalem Brett,
Dort liegt sie nun fiebernd im Krankenbett,
Und draußen plätschern die Fluten,
Dort spielt ihr Kind, ihr „lütting Jehann",
Und lallt wie träumend dann und wann:
„Een Boot is noch buten!"

Arno Holz.



Von Harald Wolf, Lehrer.

Im Jahre 1912 durcheilte eine erschütternde Nachricht die ganze Welt: das damals größte und schönste und schnellste Schiff, die „Titanic", war auf der ersten Reise von England nach New York nachts in voller Fahrt mit einem Eisberg zusammengestoßen und mit dem größten Teil der über 1000 Fahrgäste und Matrosen gesunken. Seit dieser grauenhaften Katastrophe versehen dauernd besondere Wachschiffe den Warnungsdienst für die durch den Gefahrenbereich fahrenden Schiffe. Ungezählt sind die bekannten Unfälle dieser Art. Wieviel Schiffe aber, die spurlos verschwinden, mögen auch noch Opfer dieser Eisungetüme geworden sein?

Weit im Norden, wo die Tages- und Sommerwärme nicht ausreicht, den Schnee aufzutauen, verwandelt er sich durch fortwährendes Anschmelzen und Wiedergefrieren und durch den Druck der oberen Schneedecke nach und nach in glasklare Eismassen, von deren Umfang man sich kaum einen Begriff machen kann. Auf Grönland liegt z. B. eine regelrechte Kappe ewigen Eises, die an einigen Stellen bis zu 1000 Meter dick ist!

Von diesen Rieseneisgebirgen aus bewegen sich ohne Unterbrechung gewaltige Eisströme, sog. Gletscher, abwärts nach dem Meere zu. Je nach dem Gefälle rücken sie täglich 20 bis 30 Zentimeter, in Grönland auch 3 bis 20 Meter vor. Das vorgeschobene Ende löst sich von der übrigen Masse, stürzt in das Meer und schwimmt als Eisberg davon. Man sagt: der Gletscher „kalbt".

Aber was ist das für ein „Kälbchen"! ! Ein Seeschiff sieht neben ihm aus, als stünde eine Hundehütte neben einem großen Wohnhaus. Dabei ist nur etwa der siebente Teil des tief eingetauchten Berges sichtbar. Der höchste bisher gesichtete Eisberg ragte ungefähr 300 Meter aus dem Meere und hatte schätzungsweise ein Gewicht von 16 000 000 Tonnen oder 320 000 000 Zentnern! Kilometerlange (der längste 15 Kilometer!) 3- bis 400 Meter dicke und über 100 Meter hohe Kolosse sind keine Seltenheit.

In allen erdenklichen Formen und Größen und in unendlicher Zahl

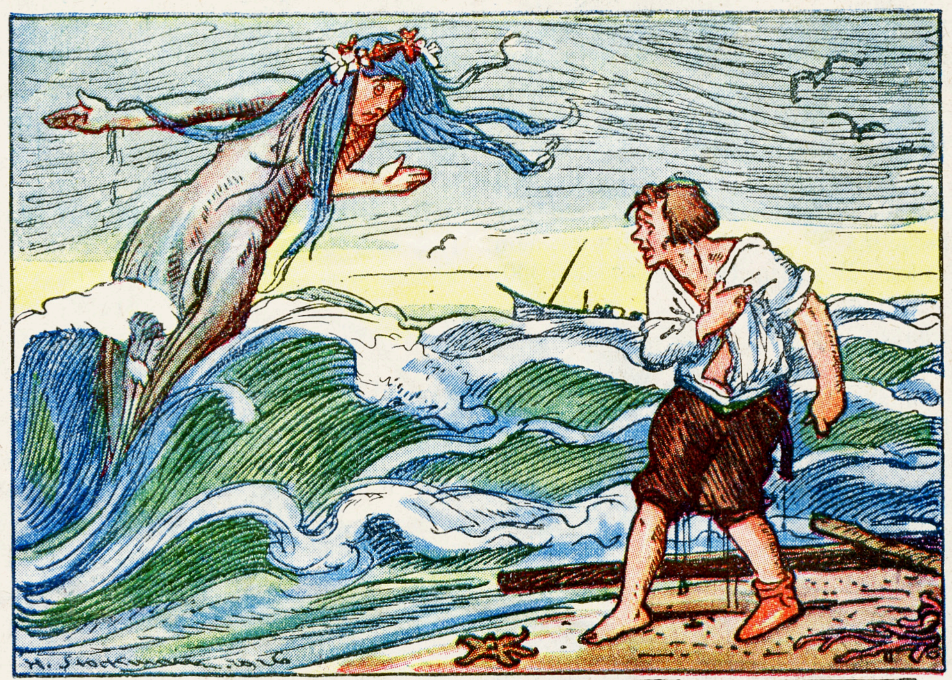
schwimmen sie dahin, manche wie gewaltige Gebirge, manche wie riesengroße Pyramiden, manche wie wundervolle Zauberschlösser anzusehen. In den Eisberggebieten kann man sie täglich nach Hunderten zählen. Die Eismassen, die manche Riesengletscher jährlich als Eisberge ins Meer senden, müssen wir nach vielen Billionen (=1 000 000 000 000) Kubikmetern schätzen.

Diese ungemütlichen Burschen sind auch recht heimtückisch. Durch das Abbröckeln und Abschmelzen ändert sich dauernd der Schwerpunkt der Berge, sodaß sie von selbst oder bei Sturm und Wellenschlag umkippen und das Meer in weitem Umkreis aufpeitschen, Schiffe zum Kentern (Umkippen) bringen oder unter sich begraben.

Die Gefahr für die Schiffe ist deshalb so groß, weil eine kalte Meeresströmung, der sog. Labrador-Strom, die Eisberge so weit nach Süden trägt, daß sie gerade in die Hauptschiffahrtslinien zwischen Europa und Nordamerika hineinkommen. Mit besonderer Sorgfalt wird in der Gefahrenzone das Thermometer beobachtet; denn die Eismassen künden sich durch die um sie her herrschende kühlere Temperatur an. Dichte Nebel, die dort entstehen, wo die kalte Labrador-Strömung auf den warmen Golfstrom trifft, erhöhen die Gefahr bedeutend und zwingen die Schiffe oft, große Umwege zu machen. Westwinde treiben auch zuweilen Eisberge bis nahe an Europas Küste.

In dem warmen Golfstrom lösen sich nach und nach viele Eisriesen auf. Dabei zeigt sich, daß auch Eisberge ihr Gutes haben. Sie bergen nämlich in ihrem Innern ungeheure, aus den heimatlichen Gebirgen stammende Gesteins- und Geröllmassen. (Von dem Schutt eines Berges könnte ein ganzes Dorf aufgebaut werden!) Diese sinken beim Auftauen auf den Meeresgrund und haben bei Neufundland ein unterseeisches Gebirge, die gewaltige sog. Neufundlandbank (siehe Karte!), gebildet. Dort aber leben besonders gern viele Meerestiere, die die Hauptnahrung des Kabeljaus sind. Dieser Fisch wiederum steht unter den Schätzen des Meeres an erster Stelle und wird alljährlich dort von etwa 150 000 Mann auf 20 000 Schiffen gefischt. Aus seiner Leber wird auch der Lebertran gewonnen.

Auf der Kartenskizze sieht man, wie weit die Eisberge nach Süden vordringen, den Labrador- und Golfstrom, die Hauptschiffahrtslinien, die Neufundlandbank und Grönland.



Der Schiffbrüchige und das Meer.

Fabel nach Aesop.

Zeichnung von Professor H. Stockmann.

Ein Kaufherr fuhr mit seinem reichlich beladenen Schiffe über das Meer. Jedoch ein furchtbarer Sturm vernichtete das Schiff. Nur dem Kaufherrn selbst gelang es nach einem schrecklichen Kampfe mit den Wellen, den Strand zu erreichen.

Als er sich etwas erholt hatte, stellte er sich vor das Meer und schrie klagend: „Wie falsch bist du, o Meer! Glatt und lächelnd lockst du die Menschen an, auf dir zu reisen. Dann aber tobst und wütest du, bis das Schiff zerstört ist und die Segler getötet sind!"

Da reckten die Wellen sich schäumend empor und nahmen die riesige Gestalt eines Weibes an.

„Ich bin das Meer!" sprach die Gestalt, „nicht mir können deine Vorwürfe gelten, unglücklicher Mann! Ruhig und sicher wie das Land möchte ich euch empfangen. Klage die Winde an! Sie fallen auf mich ein, mit ihren Seufzern und Stößen; sie peitschen mich auf zu der Wut, die euch zugrunde richtet!"





In der Dämmerung eines Frühlingsabends fuhren wir, von Immenstadt kommend, in jenen Weltwinkel hinein, wo schier ein halbes Dutzend Staaten sich zusammendrängt. Man sollte meinen, daß jene Gegend in wilden Kriegszeiten ein recht gefährliches Wetterloch sei. Aber der Herrgott hatte in seiner allerbesten Feiertagslaune just an jener Stelle eine strahlende Silbertafel auf die Erde geworfen, daß die Nachbarn, die daran teilhaben sollten, sich ja aufs beste vertrügen: den Bodensee. Viel Wunders war mir in meiner märchenrauschenden Kinderzeit von jenem See erzählt worden, dem unsere Maienfahrt galt. Und nun, da wir den weiten, hitzeflimmernden Spiegel des Alpsees hinter uns hatten, hörten wir, die wir noch nie einen See gesehen hatten, daß das Bodenseebecken an manchen Stellen über 200 Meter tief sei, seine größte Breite zwischen Rorschach und Friedrichshafen 13, seine Länge an die 70 Kilometer betrage. Wir wußten, daß einer, der den See umwandern wolle, zwei Tage lang ohne Rast schreiten müßte, durch Sonnen- und Mondlicht und seine Fläche so groß sei, daß alle Menschen, wenn der See zugefroren wäre, auf der schimmernden Eisdecke Platz finden könnten. Nun erzählte uns ein Arzt, der irgendwo da drunten in der gottgesegneten Bergeinsamkeit

eine kleine Landpraxis ausübte, während der Fahrt, daß schon in grauer Heidenzeit, da die Menschen ihre Hütten noch auf Pfählen ins Wasser stellten, sich Leute an jenem gesegneten Strande angesiedelt hätten. Hie und da wiege der See noch heute seine Wellen um die Reste der Pfahlhütten. Und unser Reisekamerad erzählte weiter: es drangen die Römer von Süden her über die Mauer der Alpen ins germanische Land, besiedelten die Ufer und brachten die Rebe des roten Weins von ihren rosenumkränzten Sonnenhängen durch Eis und Schnee des Hochgebirges nach dem Norden. Am Bodensee war es auch, von wo aus der Christenglaube seinen Siegeszug durch Deutschlands Urwaldgaue antrat. Lichte Glaubensboten: Columban, Gallus, Pirminius predigten die Heilslehre des Erlösers. Da schossen die Kirchen und Kapellen am See auf, wie Maiblumen am Frühlingsbach. Und die Kirchlein erhoben ihre Glockenstimmen auf den sanft geneigten sonnigen Weinhängen, in den bergtannenrauschenden Wäldern, auf der sagenumwobenen Insel Reichenau und am Fuße des hohen Säntis, der seinen mächtigen Gebirgsstock aus einem Meere grüner Wipfel erhebt. Später siedelten sich Ritter und Minnesänger am Bodensee an und hingen auf die trutzigen Felsen ihre winkeleinsamen Waldburgen. Und unser Reisekamerad erzählte uns, daß auf dem Konzil von Konstanz der Märtyrer Johannes Huß für seinen Glauben gestorben war, berichtete von dem großen Kaiser Sigismund, der bald darnach dem Burggrafen Friedrich zu Nürnberg, dem ersten Hohenzollern, die Mark Brandenburg verlieh und legte uns dar, wie dann der lange Frieden über den See gekommen war, aus dem er heute noch nicht erwacht sei.

Wir hatten dem Erzähler aufmerksam gelauscht und schauten mit weiten Augen in die Alpenlandschaft, die wie im Traume an unseren Wagenfenstern vorüberflog. Endlich, als die letzte Bergkulisse zurückgetreten war, weiteten sich die Täler und unseren freudigen Augen bot sich ein Bild von solcher Schönheit, wie sie der liebe Gott selten einem Erdenfleck zuteil werden läßt. Wie eine reine, aus Silber geschlagene Tafel breiteten sich die Wasser inmitten der sie umgebenden fernen, hermelinüberglänzten Hochlandsberge. Um die Ufer kroch leise das veilchenfarbene Träumen der Nacht und drüben im West, wo im weißen Nebelflimmerdufte des fernen Ufers die Türme von Konstanz geahnt werden konnten, flutete der rotgoldene Brand der scheidenden Sonne und schlug eine breite Goldbrücke über die schier reglosen Wasser.

Wie ein Taumel des Entzückens sank die Schönheit des Sees in unsere Herzen, die sich weit aufgetan hatten dem lichten Bilde. Und der gewaltige Eindruck der abendgestimmten Landschaft hallte uns auch noch nach, als in den blauen Schleiern der sinkenden Nacht der Zug über den gewaltigen Damm über den See in den Bahnhof von Lindau eingefahren war.

Wir nahmen Herberge in einem Wirtshause, das den silbernen Greifen im Schilde führte und begannen frühmorgens schon, da im verschlafenen Winkelwerk der Gassen die Hähne den nahenden Tag riefen, unsere Wanderung, die uns einen Tag in „Klein-Venedig", wie Lindau scherzweise genannt wird, festhalten sollte.

Aufs erste gelangten wir unversehens wieder an die Hafenmauer zurück, die wir gestern abend entlanggestrichen waren, und hatten nun Gelegenheit, die imposante Hafeneinfahrt zu betrachten. Da erhebt sich gleich rechts, die Ringmauer des Hafens abschließend, der schlanke Leuchtturm, der zur Nachtzeit den einfahrenden Schiffen den Weg weist. Ihm gegenüber thront auf einem Granitsockel der bayerische Löwe, Trutz bietend dem Feinde, der es wagen sollte, waffenklirrend in deutsche Häfen zu fahren. Der Hafen ist sauber und wohlgepflegt und zählt zu den schönsten und stolzesten der Bodenseestädte.

Die Stadt selbst erschloß sich unserem Auge als ein Gewinkel ineinanderlaufender Gassen. In braunem warmen Ton schmiegen sich die spitzen Ziegeldächer Lindaus aneinander, Schmuck ziert die Türen- und Fensterstöcke und von den Häuserwänden strahlen bunte Gemälde, darstellend die Schutzpatrone des Landes. Da steht am Markt gleich das schöne alte gotische Rathaus mit seiner prächtigen Freitreppe, von der in alter Zeit die Beschlüsse des Hohen Rates einer lauschenden Volksmenge verkündigt wurden. Eine zur Nacht erleuchtete Prachtuhr, ein wundervolles Werk, zählt zu den schönsten Stücken ihrer Gattung.

Im Mittelalter hatte Lindau, wie fast alle alten Städte, natürlich auch Mauern und Tore zum Schutze gegen feindliche Überfälle. Von diesen alten Wahrzeichen ist nicht mehr viel vorhanden, die moderne Zeit hat sie hinweggeschleift. Nur der alte Diebsturm bei der Kirche St. Peter erinnert mit seinen schmucken seitlichen Ziertürmen noch an vergangene Jahrhunderte.

Wir sahen den neuen Reichsbrunnen der Stadt Lindau, die beiden wundervollen Kirchen und kamen auch vorüber an dem in Sonne flutenden Renaissancebau des ehemaligen gefürsteten Stifts. An dieses knüpft sich eine sonderbare geschichtliche Erinnerung: Jede Äbtissin des Stifts hatte seit uralter Zeit das Recht, einmal in ihrem Leben einen zum Tode verurteilten Missetäter zu begnadigen. Dieser wurde dann in feierlicher Prozession ins Kloster geführt und darin

bis zu seinem Tode verpflegt. Er mußte aber zum Denkzeichen den Armensünderkittel und den Strick um den Leib immer tragen, bis zu seinem Abscheiden."

Lange standen wir vor dem prächtigen Bau des Stifts und sahen stumm auf zu seiner vornehmen Ruhe. Dann schritten wir weiter, an den Arkaden, am Cavazzen vorüber, die Gasse hinunter.

Noch viel schöne Eindrücke vermittelte uns das alte Seestädtlein, und unser Herz war immer froh und weitgetan, ob wir nun in der Glockenstube zu St. Stephan standen und über das Dächermeer schauten oder ob wir langsam durch die alten heimeligen Gassen schritten. Aber das schönste war es dennoch, wenn wir im Garten des Greifenwirtshauses saßen, an dessen Mauern das Wasser gluckſend hin- und widerrollte. Die Sonne warf flüssiges Gold durch das Laubwerk der Kastanien und den Seesaum entlang standen die Kirschbäume über und über in Blüte. Und der lockende Maiwind kam und trug die strahlweißen Flaumblüten mit sich hinaus auf die blauen Wasser des Sees, daß es aussah, als stiegen aus dem lichten Gewässer tausend und abertausend silberne Lilien.

Wenn dies helle, heiße Mittagsgold auf dem See lag und die Wasser leise, wie in halbem Traum um die Mauerwände gluckste, dann war es uns, als seien die Stunden am Bodensee die Erfüllung aller Wandersehnsucht. Fern dehnten sich die Wasser und von drüben aus den Schweizer Königsbergen sah der Säntis mit einer solch lächelnden Ruhe auf den See herab, als wollte er uns die Mahnung in die Herzen schreiben: „Flieht die öden Häusermeere der großen Städte! Hier ist Ruhe, ist Frieden, hier ist Glück."

Wir schauten aus dem Fenster des rollenden heimkehrenden Zuges und schwenkten die Tücher, bis der Bodensee unseren Blicken entschwunden war.

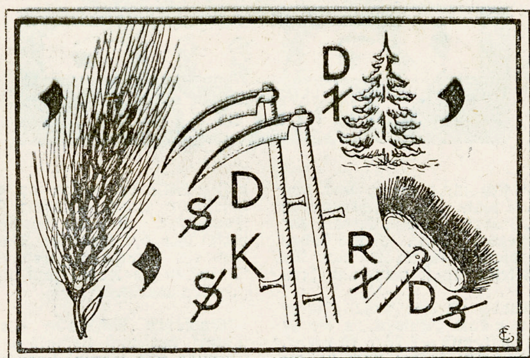
Preisausschreiben:

Bilder-Rätsel.

Wir werden in Zukunft außer unsern großen Preisausschreiben auch kleinere zur Veröffentlichung bringen.

Allerdings müssen wir für die Einsendung dieser Lösungen einen früheren Termin ansetzen. Trotzdem habt ihr reichlich Zeit dafür, euch der Lösung der kleinen Rätsel zu widmen und sicherlich werdet ihr euch diese Gelegenheit nicht entgehen lassen, auch hierbei euer Glück zu versuchen.





Habt ihr die Lösung des nebenstehenden Bilderrätsels gefunden, dann sendet sie uns auf einer Postkarte ein. Die Einsendung der Lösung muß spätestens bis

1. September 1927

erfolgen. Nachstehende **50 Preise** kommen durch Verlosung unter den Einsendern richtiger Lösungen zur Verteilung.

1.—25. Preis . . . . je ein gebundener 1. Jahrgang „Fips" oder ein gebundener 9. Jahrgang „Coco",

26.—50. Preis . . . . je eine Rama-Sparbüchse.

Adresse: **Verlag „Die Rama-Post", Goch (Rhld.).**

Briefkasten

Puppenschneiderin Paula aus Fulda. Besten Dank für das liebe Briefchen. Umsonst trägst du wohl nicht den Namen „Puppenschneiderin". Nun, auch die Puppenkinder müssen Kleidchen und Höschen haben, und darauf muß das sorgende Puppenmütterchen stets achten. Ja, ja, die Püppchen haben's fein!

Heinrich Nedeker, Marten. Die britisch-westindische Insel Saint Kitts gehört zu den Kleinen Antillen. Sie ist 176 qkm groß und zählt 22400 Einwohner. Der Hauptort von Saint Kitts ist Basseterre.

Anneliese Hoche, Beuel am Rhein. Ein rheinisches Mädel muß immer frohe Laune haben. Wir tragen keine Schuld daran, wenn das Glück einen Umweg macht, bis es zu dir gelangt. Abwarten, liebe Anneliese, wir halten beide Daumen; dann wird die Sache schon klappen. Also, Kopf hoch und Nasenspitze dorthin, wo der liebe Himmel blaut.

Hans Krautmann, Uerdingen. Die Wüste Kalaharie bedeckt den größten Teil des südafrikanischen Flachbeckens vom Oranje. Sie ist etwa 1,4 Mill. qkm groß und hat etwa 300 000 Einwohner. Es gibt dort Antilopen, Elefanten, Nashörner, Zebras und „viel Sand".

Gelber Tiger, Durlach. Die Indianer waren durchweg sehr tapfer. Genau läßt es sich nicht sagen, wer von den Stämmen der stärkere war. Am verschlagensten waren jedenfalls die „Sioux". Die „Delawaren" waren edler und friedliebender Natur. Heute haben die Kriegszüge der Indianer aufgehört und die Reisenden brauchen jetzt keine Angst mehr um ihren „Skalp" zu haben.

Bübchen aus Bremberg schreibt uns: „Lieber kleiner Coco! Es wird mir bald gelingen, zu dir zu dringen, es ist nicht allzu weit, und der Weg ist breit". Hoffentlich wird unser Bübchen später noch bessere Verse schmieden können. Für die Aufmerksamkeit vielen Dank.

Paul Ergensinger, Eltingen. Das Gespinst des „Seidenspinners" nennt man Kokon. Der Kokon besteht aus einem einzigen, etwa 1000—3000 m langen Faden. Mit der Seidenraupenzucht hat man auch bei uns in Deutschland gute Erfolge erzielt. Diese Zucht erfordert aber viele Arbeit und große Sorgfalt.



Gustav Engelhardt, Artern. Der Erfinder der Margarine ist der französische Chemiker „Mège-Mouriès"; im Auftrage des Kaisers Napoleon III. erfand er im Jahre 1869 die „künstliche Butter". Die Firma Ant. Jurgens erwarb von dem Erfinder das Patent und stellte zuerst die Margarine fabrikmäßig her. Die heute in ganz Deutschland beliebte „Rama-Margarine butterfein" ist das Edelerzeugnis neuzeitlicher Margarine-Fabrikation. Der grüne Laubfrosch ist manchmal ein zuverlässiger Wetterwart. Nicht alle Laubfrösche aber verstehen das Wetter zu „machen" und man hat fabelhaftes Glück, wenn man einen „richtigen" erwischt.

Berliner „Icke". Bereits im Jahre 1624 baute Cornelius Drebbel ein Unterseeboot und befuhr mit demselben die Themse. David Bushnell erbaute 1742 ein Unterseeboot, mit dessen Hilfe er Minen an den feindlichen Schiffen befestigen wollte. Robert Fulton erfand 1804 ein Tauchboot. Um die dänische Flotte anzugreifen, verfertigte der Deutsche Bauer aus Kiel im Jahre 1850 ein Tauchboot, welches jedoch bei den ersten Versuchen im Hafen sank und erst 30 Jahre später gehoben wurde.

Wackerer Schwabe aus Stuttgart. „Pole Palm" hat uns damals versprochen, seine kleinen Freunde und Freundinnen nicht im Stich zu lassen und er wird schon sein Wort halten. Wenn er eines Tages wieder in unserem Kreise weilt, wollen wir uns von ihm wieder seine Abenteuer erzählen lassen. Das gibt eine Freude!

Beim Einkauf von „Rama-Margarine butterfein" erhält man umsonst abwechselnd von Woche zu Woche die Kinderzeitung „Die Rama-Post vom kleinen Coco" oder „Die Rama-Post vom lustigen Fips".

Fehlende Nummern sind gegen Einsendung von 10 Pfg. (in Briefmarken) pro Exemplar vom Verlag erhältlich.

Wer etwas mitzuteilen hat, schreibe an: „Die Rama-Post vom kleinen Coco", Goch (Rhld.)

Für den Inhalt verantwortlich: P. Mengelberg, Goch (Rhld.)